Deutscher Bundestag
13. Wahlperiode

Drucksache 13/4842

11. 06. 96

Antrag

der Abgeordneten Dr. Jürgen Rochlitz, Gila Altmann (Aurich), Franziska Eichstädt-Bohlig, Ulrike Höfken, Michaele Hustedt, Steffi Lemke, Vera Lengsfeld, Albert Schmidt (Hitzhofen), Helmut Wilhelm (Amberg) und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Abwassereinleitung aus Schiffen in Binnenwasserstraßen

Der Bundestag wolle beschließen:

Der Deutsche Bundestag stellt fest:

Die ungeklärte Einleitung von Abwasser aus Schiffen in Binnenwasserstraßen ist aus heutiger umweltpolitischer Sicht unter Berücksichtigung der nachfolgend genannten Argumente weder gewässerökologisch noch rechtlich länger haltbar. Wenngleich es sich bei der Gewässerverunreinigung durch die Schiffahrt nicht um das vordringlichste Problem im Bereich der Gewässerreinhaltung handelt, darf es angesichts des heutigen Bewußtseins für die Belange des Umweltschutzes nicht als nebensächlich außer acht gelassen werden, ebensowenig sollte es ausschlaggebend sein, daß die zur Lösung des Problems erforderlichen Maßnahmen bei den Betroffenen auf Widerstand stoßen dürften, nachdem sie bisher auf das Gewohnheitsrecht bei der geübten Praxis im Zusammenhang mit der Einleitung von Schiffsabwässern in die Wasserstraßen und auf die noch geltenden Regelungen vertrauen durften. Eine Änderung der bisher geübten Praxis ist aber schon aus Gründen der Gleichbehandlung aller Abwassereinleiter dringend notwendig.

Das Abwasseraufkommen wird verursacht durch die Güterbinnenschiffahrt, die Sportschiffahrt und vor allem die Fahrgastschiffahrt, wobei sich die Zusammensetzung des Abwasseraufkommens wie folgt darstellt:

- Abwässer aus Küche und Bad,
- Fäkalienabwässer,
- Abwässer aus Reinigung und sonstigen betrieblichen Zwecken.

Die daraus resultierenden Abwassermengen lassen sich – einigermaßen zuverlässig zumindest bei der Güterbinnenschiffahrt – aus der Dimensionierung der Frischwassertanks herleiten. Dort beträgt die Bunkerkapazität für Frischwasser bei Schiffen älterer Bauart ca. 6 bis 8 m^3 Wasser (auf einem Binnenschiff durchschnittlicher Größe – 1 200 t Tragfähigkeit – und drei Personen Besatzung) an-

zunehmen, wobei diese Werte maßgeblich beeinflußt werden durch:

- Anzahl der an Bord befindlichen Personen,
- technische Ausstattung des Schiffes (Warmwasseranlagen, Waschmaschinen u. s. w.),
- Art der Ladung (Verschmutzungsgrad etc.).

Schlechter einzuschätzende Abwasserfaktoren sind aufgrund fehlender statistischer Unterlagen die Sport- und vor allem die Fahrgastschiffahrt. Folgende Zahlen am Beispiel der Rheinflotte sprechen allerdings für sich:

Güterschiffahrt
Anzahl der Schiffe: ca. 10 000

Kabinenschiffahrt
Anzahl der ausgelasteten Bettplätze:
ca. 4 000 (Auslastungsgrad: 60%)

Tagesausflugsdienst
Anzahl der ausgelasteten Sitzplätze:
ca. 18 000 (Auslastungsgrad: 60%)

Für den Rhein ist zusammenfassend festzustellen, daß die Abwasserbelastung durch die Schiffahrt geschätzt der Abwassermenge einer Stadt von ca. 50 000 Einwohnern entspricht. Hierbei ist zwar zu berücksichtigen, daß die Abwässer nicht konzentriert, sondern über eine Strecke von ca. 700 km Schiffahrtsstraße mit Deutschland als Rheinanlieger eingeleitet werden, dies darf jedoch nicht als Rechtfertigung zur Vernachlässigung dieses Problembereichs gelten.

Neuere Güter- und Fahrgastschiffe sind zwar zumeist mit Abwassertanks ausgerüstet, was aber in der Regel keinen Einfluß auf die Art der „Entsorgung" hat. Die Tanks werden im Bedarfsfall über Lenzleitungen, d. h. über rückschlaggesicherte Ventile, in das Wasser entleert. Schiffe, die über keine Abwassertanks verfügen, entleeren die Abwässer direkt über Fallrohre oder Druckleitungen in die Wasserstraßen.

Das Einleiten von Schiffsabwässern in die Binnengewässer steht ohne Berücksichtigung des Gewohnheitsrechts in Widerspruch zu den Vorschriften des Wasserhaushaltsgesetzes und den Regelungen der Landeswassergesetze. Nach dem Wasserhaushaltsgesetz bedarf eine Benutzung der Gewässer, wozu das Einbringen und Einleiten von Stoffen, also auch von Abwasser, in oberirdische Gewässer gehört, der behördlichen Erlaubnis oder Bewilligung. Eine Zulassungsfreiheit der danach grundsätzlich zulassungspflichtigen Abwassereinleitung aus Schiffen in Gewässer ergibt sich weder aus dem Wasserhaushaltsgesetz noch aus den dessen Rahmen ausschöpfenden Landeswassergesetzen. Ein Recht aus dem Eigentümergebrauch oder aus dem Anliegergebrauch läßt sich ebensowenig herleiten wie die Benutzung der Gewässer bei der Einleitung im Sinne des Gemeinschaftsgebrauches. Eine beantragte Erlaubnis oder Bewilligung müßte nach den Vorschriften des Wasserhaushaltsgesetzes versagt werden, da die Schädlich-

keit des Abwassers nicht so gering gehalten wird, wie dies bei Anwendung der jeweils in Betracht kommenden Verfahren nach den allgemein anerkannten Regeln der Technik möglich wäre. Letztlich scheitert eine Zulassungsfähigkeit, insbesondere der Fäkalieneinleitung, an § 26 Abs. 1 Satz 1 des Wasserhaushaltsgesetzes, wonach feste Stoffe nicht zu dem Zweck in die Gewässer eingebracht werden dürfen, sich ihrer zu entledigen.

Die Sportschiffahrt auf den Bundeswasserstraßen bedarf – obwohl sie als nicht unerheblicher Mitverursacher bei der Gewässereinleitung zu betrachten ist – keiner Schiffszulassung.

Bei der Güterbinnenschiffahrt und der Fahrgastschiffahrt finden die genannten „Entsorgungs-Methoden" ihre rechtliche Bestätigung in nationalen und internationalen Bestimmungen, wie z. B. der Binnenschiffahrts-Straßenverordnung, der Binnenschiffahrts-Untersuchungsordnung, der Rheinschiffahrts-Untersuchungsordnung, der Rheinschiffahrts-Polizeiverordnung, der sogenannten Rheinschiffahrtsakte und der Richtlinie des Rates der EG über die gegenseitige Anerkennung von Schiffahrtsattesten für Binnenschiffe. Danach ist die einheitliche Ausrüstung von Schiffen mit Tanks und deren umweltgerechte Abwasserentsorgung nicht verbindlich vorgeschrieben. Eine nationale Ausnahme bildet die Bodensee-Schiffahrtsordnung, die – wohl vor allem wegen der Eigenschaft dieses Gewässers als Trinkwasserspeicher – restriktive, umweltgerechte Vorgaben an die Entsorgung von Abwasser aus Schiffen macht.

An der gegebenen formellen und materiellen Illegalität der Einleitungen auf der Grundlage des Wasserrechtes kann weder die Tatsache etwas ändern, daß die bisherige Praxis aus Gewohnheitsrecht geübt worden ist, noch das Argument, daß diese Praxis ihre „Anerkennung" in der Binnenschiffahrtsuntersuchungsordnung und entsprechenden Regelungen hat.

Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung auf,

1. über die Entwicklung der Bemühungen um eine international abgestimmte, gewässerschonende Abwasserbeseitigung aus Binnenschiffen zu berichten;

2. dafür Sorge zu tragen, daß Schiffsabwässer nach ihrer Sammlung in Schiffs-Sammeltanks so behandelt werden, daß sie entsprechend den geltenden wasserrechtlichen Vorschriften schadlos und ohne Beeinträchtigung des Wohls der Allgemeinheit entsorgt werden können;

3. dafür Sorge zu tragen, daß in internationalen Verhandlungen, z. B. bei der Zentralkommission für die Rheinschiffahrt, das angestrebte Ziel erreicht wird, zulassungsbeschränkende Vorschriften hinsichtlich des Einbaus von Sammeltanks und der Entsorgung von Schiffsabwässern in gegenseitiger internationaler Abstimmung in den entsprechenden Bestimmungen zu verankern;

4. das nationale Recht in angemessener Frist dahin gehend entsprechend anzupassen, daß auf allen deutschen Bundeswasserstraßen und sonstigen Gewässern eine umweltgerechte Abwasserbeseitigung zukünftig gewährleistet wird. Hierbei sind Regelungen zu Übergabestellen für Abwässer aus der Schiffahrt im Bereich von Häfen, Anlegestellen und Liegeplätzen oder Regelungen zu anderen erfolgsversprechenden Lösungsansätzen, z. B. analog der Praxis der Bilgentöler, zu berücksichtigen.

Bonn, den 11. Juni 1996

Dr. Jürgen Rochlitz
Gila Altmann (Aurich)
Franziska Eichstädt-Bohlig
Ulrike Höfken
Michaele Hustedt
Steffi Lemke
Vera Lengsfeld
Albert Schmidt (Hitzhofen)
Helmut Wilhelm (Amberg)
Joseph Fischer (Frankfurt), Kerstin Müller (Köln) und Fraktion

Druck: Thenée Druck, 53113 Bonn, Telefon 91781-0
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH, Postfach 13 20, 53003 Bonn, Telefon (02 28) 3 82 08 40, Telefax (02 28) 3 82 08 44
ISSN 0722-8333